الى

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

الموضوع : : سؤال كتابي لوزير النقل حول الكلفة المالية للتاثيرات البيئية لميناء المياه العميقة بالنفيضة واثرها على الجدوى الاقتصادية للمشروع "transbordement ".

تحية طيبة و بعد ,

عملا بأحكام الفصل 145 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب أطلب منكم احالة سؤالي الكتابي للسيد وزير النقل حول الكلفة المالية للتاثيرات البيئية لميناء المياه العميقة بالنفيضة واثرها على الجدوى الاقتصادية للمشروع "transbordement ".

نظرا لاهمية تنامي انشطة تواصل الشحن بمنطقة البحر المتوسط التي تحتكره اليوم عديد الموانئ العميقة بالبلدان المجاورة على غرار مالطة و اليونان و إيطاليا و فرنسا و إسبانيا وأخيرا المغرب بعد أن أحدثت ميناء من هذا الشكل بطنجة، اعتبرت تونس منذ سنة 2000 أن إيجاد ميناء من هذا القبيل يعد ضرورة، هذا في صورة التأكد من الجدوى الاقتصادية لهذا الميناء أمام المنافسة الكبيرة التي يتعرض لها هذا النشاط البحري بمنطقة المتوسط .وقد شرعت تونس منذ ذلك الحين في إعداد الدراسات الضرورية لإنجاز هذا الميناء و اختارت عددا من المواقع القادرة على احتضان هذا النوع من الموانئ بما يضمن الجدوى الاقتصادية لهذا المشروع الضخم استدامة منافعه الاقتصادية و الاجتماعية لتونس في إطار التطور السريع الذي تعيشه المنطقة المتوسطية في الوقت الراهن و في المستقبل القريب. وبعد مناقشات مستفيضة بين المتخصصين في مجال التجارة البحرية تم اختيار موقع النفيضة لاحتضان ميناء المياه العميقة .ونظرا لهشاشة الوسط الطبيعي الساحلي بمنطقة النفيضة بالنسبة للمواقع الأخرى من ناحية، و لضمان أوفر الحظوظ لانسجام هذا المشروع الكبير مع بقية الأنشطة الاقتصادية السياحية و الصناعية و الفلاحية و العمرانية التي تتمتع بها هذه المنطقة من البلاد التونسي تجسيما لمنهج التنمية المستدامة من ناحية أخرى، تم اعداد دراسة الأثر البيئي لهذا المشروع على كل المنطقة1، و قد بينت هذه الدراسة كل الآثار المحتملة التي سيتسبب فيها هذا المشروع خلال فترة أشغال الإنجاز و كذلك أثناء فترات الاستغلال تشير هذه الدراسة التي بوبت على 8 محاور ضرورة تدقيق العديد من الآثار المحتملة التي يفرضها موقع منطقة النفيض لفرط هشاشة مكوناته الطبيعية الساحلية والاقتصادية، و قد شملت مجالات التدقيق، حسب ما ورد في هذه الدراسة الأبواب التالية :الباب الخامس: تشخيص عناصر الوضع البيئي الحالي لمنطقة النفيضة التي تبين هشاشة كل المكونات الطبيع للمنطقة مع وصف الآثار المحتملة على البيئة والتي يجب أخذها بعين الاعتبار وتعميق دراستها قبل أخذ القرار (انظ

تشير في أكثر من موضع إلى ضرورة تعميق دراسة عدد من العناصر البيئية الخطرة من خلال [illegible] الصفحات 10 و [illegible] من هذا [illegible]

المنطقة الساحلية الهشة و حجم هذه الآثار خلال فترة أشغال إنجاز الميناء و خاصة عند الاستغلال (انظر الصفحات 6-2 و 6-3 و 6-13 و 6-19 و 6-20 و 6-34 و غيرها 1-Projet de réalisation, de financement et d'exploitation d'un port en eaux profondes sous forme de concession EuropeAid/119858/D/SV/TN Rapport de la Mission 3 :Etude d'Impact sur l'Environnement –Décembre 2006...)، الباب السابع: إجراءات التخفيض من وطئة الآثار السلبية على البيئة حيث يعتبر هذا الباب مفصلي بالنسبة لهذا النوع من المشاريع لأنه يضبط و يحدد ما يجب القيام به و الالتزام بتنفيذه حتى لا يتسبب إنجاز المشروع في كوارث بيئية و اجتماعية تدخل الإرباك في البنية التنموية للمنطقة، و قد أشارت الدراسة في هذا الباب إلى ضرورة مزيد تدقيق و توضيح إجراءات التخفيض من وطأة الآثار السلبية على البيئة لتشعب هذه الإجراءات و تداخلها مع عناصر اجتماعية و مؤسساتية و تقنية تبدو صعبة الإنجاز في تونس حسب ما يتوفر من خبرات في هذ المجال، كما تشير هذه الدراسة أن تشعب هذه الإجراءات لتخفيض شدة وطأة الآثار السلبية على البيئة يتأتى من هشاشا الموقع الذي تم اختياره لتركيز هذا الميناء، و لو تم اختيار موقع اخر كان بالإمكان عدم الوقوع في هذه الصعوبات التي من شأنها أن ترفع من كلفة إنجاز الميناء من ناحية، و كلفة استغلاله خلال العشرية القادمة مما يدي إلى تراجع الجدو الاقتصادية لهذا المشروع الضخم في ضوء اشتداد المنافسة في مجال الشحن البحري بين مدن البحر المتوسط (انظر الصفحات 7-18 و ما يليها الباب الثامن: مخطط التصرف البيئي الذي يحدد من سيتولى إنجاز الإجراءات التي تخفض من شدة وطأة الآثار السلبية على البيئة خلال مختلف فترات انجاز و استغلال الميناء بمنطقة النفيضة، و كلفة تقديرية لإنجا هذه الإجراءات و آجال التنفيذ الضرورية و غير ذلك من المعطيات التي تتعلق بكلفة تجنب السلبيات على البيئة وهي كلف تقديرية مرتفعة نسبيا تشير الدراسة إلى تدقيقها و تحيينها واحتسابها في مدخلات تحديد الجدوة الاقتصادية للمشروع، هذ بعض الملامح التي طلبت دراسة الآثار على البيئة التي يحتمل أن يتسبب فيها إنجاز مشروع ميناء بالمياه العميقة بمنطق النفيضة من الساحل التونسي، مع العلم و أن هذه الدراسة التي أكدت على ضرورة تدقيق العديد من المعطيات ذات العلا بالآثار السلبية الضخمة و الخطرة على المنطقة طبيعيا و اقتصاديا، قد تم إعدادها منذ أكثر من 12 سنة خلت وهو يستوجب تحيين المعطيات خاصة في ضوء تطور الوضع المالي و حالة الدينار التونسي و غير ذلك من العناصر المحد للجدوة الاقتصادية لمشروع ميناء بالمياه العميقة بمنطقة النفيضة .لكل هذه الاعتبارات يجب على الحكومة الإجابة ع التساؤلات التالية و التي تم أخذها من دراسة الآثار المحتملة على البيئة قبل أخذ القرار بانطلاق المشروع بمنطقة النفيض خاصة و ان وزارة النقل قامت بنشر "اعلان عن التعبير عن الرغبة عدد 2018--27بشان ميناء المياه العميقة - " ت الدراسة أن إنجاز المشروع سينجر عنه تراجع الخط الساحلي بحوالي 3 أمتار شمالا و جنوبا بالموقع، فما هي الآ المحتملة لهذا التراجع على أنشطة السياحة حيث ستتقلص الشواطئ و ما ينجر عن ذلك من تعكر للمياه الشاطئية و إر للموانئ الترفيهية و التجارية و الصيد البحري؟، -تشير الدراسة أن مساحة الكثبان الرملية الشاطئية التي تمثل الع

هي اكبر منطقة ساحلية تونسية / رالت تتمتع بتوازنها الطبيعي ... حوالي 89 هكتار من ...

انتصاب هذا الميناء، وهو رقم مفزع للمتخصصين في توازن الشواطئ الحاملة للاقتصاد السياحي الساحلي في تونس. فما هي الانعكاسات البيئية والاقتصادية التي تنجر عن فقدان هذه الكتلة الرملية الحدية على الأنشطة السياحية والعمرانية - تفيد دراسة التأثير على البيئة أن أشغال إنجاز هذا الميناء بمنطقة النفيضة ستتسبب في تحريك حوالي 22 مليون متر مكعب من الرمال الشاطئية مما يتسبب في تعكير المياه الشاطئية على مدى غير معروف، فما هي المناطق التي ستفقد هذه الرمال، و المناطق التي ستعمها هذه الرمال المتحركة عبر التيارات البحرية المتعددة، و خاصة كيف سيتم توزيع هذه الرمال المتحركة و كم من منشأة شاطئية سيتم تعرضها لتراكم الرمال مما يعرقل وظائفها (الموانئ البحرية و غير ذلك من الموانئ الترفيهية التي تنتشر شمالا و جنوبا لموقع النفيضة)؟، -ما هي الكلفة المضافة التي سيتكبدها مستغل الميناء من جراء جهر المواقع والتجهيزات التي سيصيبها تكدس الرمال البحرية، و التزويد الشواطئ التي أصابها الانجراف بالرمال حتى تواصل هذه الشواطئ دورها الاستجمامي المعهود؟، -من سيتحمل كلفة إنجاز إجراءات التخفيض من شدة وطأة الآثار السلبية المحتملة؟ من سيقوم بإنجاز هذه الإجراءات؟ ومن سيتولى مراقبة إنجازها والتيقن من جدواها أثناء الإنجاز و خلال فترة استغلال الميناء؟ لكل هذه الاعتبارات ندعوكم الى التنسيق مع الوزارات المعنية للقيام بالدراسات الضرورية و الاجابة على الاسئلة المطروحة قبل القيام باي خطوة في تنفيذ مشروع ميناء المياه العميقة.

تقبلوا فائق عبارات التقدير.

عضو مجلس نواب الشعب

شفيق العيادي

الجمهورية التونسية
وزارة النقل

تونس في 14 2019

39/21/2019

من وزيـر النقــل

إلـى عنايــة السيـد رئيـس مجلـس نواب الشعـب

الموضـوع: الإجابة على سؤال كتابي.
المرجـــع: - مكتوبكم عدد 989 بتاريخ 12 أكتوبر 2018.
المصاحيب: رد وزارة النقل على سؤال كتابي للنائب السيد شفيق العيادي.

تبعا لمراسلتكم المشار إليها بالمرجع أعلاه، يشرفني بأن أوافيكم، صحبة هذا، برد وزارة النقل على سؤال كتابي توجّه به النائب السيد **شفيق العيادي**.

هذا وتبقى مصالح وزارة النقل على ذمّة السيد النائب لتقديم أية إيضاحات يطلبها.

والســـــلام

وزيـر النقـل
هشـام بـن أحمـد

مجلس نواب الشعب
الواردات
14 جوان 2019

الجمهورية التونسية
وزارة النقل

رد وزارة النقـل على سؤال كتابي

مصدر السؤال	النائب السيد شفيق العيادي
مرجع الإحالة	عدد 989 بتاريخ 12 أكتوبر 2018
نص السؤال	**حول الكلفة المالية للتأثيرات البيئيّة لميناء المياه العميقة بالنفيضة وأثرها على الجدوى الإقتصاديّة للمشروع :** 1. ضرورة تدقيق العديد من المعطيات ذات العلاقة بالآثار البيئية السلبية على المنطقة والتي يجب أخذها بعين الإعتبار وتعميق دراستها. 2. التأثيرات المحتملة لتراجع الخط الساحلي بحوالي 3 أمتار شمالا وجنوبا بموقع النفيضة وكثبان الرمال والآثار المحتملة لهذا التراجع على أنشطة السياحة. 3. ما هي الإنعكاسات البيئية والإقتصادية التي تنجرّ عن فقدان الكثبان الرملية الحدّية على الأنشطة السياحية و العمرانية 4. ما هي المناطق التي ستفقد هذه الرمال والمناطق التي ستعمها الرمال المتحركة عبر التيارات البحرية المتعدّدة ؟ 5. كيف سيتم توزيع هذه الرمال المتحركة وكم من منشأة شاطئية سيتم تعرضها لتراكم الرمال؟ 6. ماهي الكلفة المضافة التي سيتكبدها مستغل الميناء من جراء جهر المواقع والتجهيزات التي سيصيبها تكدس الرمال البحرية ؟ 7. كيف سيتم تزويد الشواطئ التي أصابها الانجراف بالرمال حتى تواصل هذه الشواطئ دورها الاستجمامي المعهود؟ 8. كلفة تنفيذ اجراءات التخفيف من التأثيرات البيئية لمشروع الميناء بالمياه العميقة بالنفيضة وتأثيرها على الكلفة الجملية للمشروع وأي طرف سيتكفل بها؟ 9. اجراءات التخفيف من وطأة التأثيرات السلبية للمشروع على البيئة ومن سيقوم بها؟ 10. من سيتولّى مراقبة إنجاز اجراءات التخفيف من وطأة التأثيرات السلبية للمشروع على البيئة والتيقن من جدواها أثناء الإنجاز وخلال فترة إستغلال الميناء؟

رد وزارة النقل

1 – بخصوص ضرورة تدقيق العديد من المعطيات ذات العلاقة بالآثار البيئية السلبية على المنطقة والتي يجب أخذها بعين الإعتبار وتعميق دراستها:

إنّ كلّ الدراسات والتقديرات البيئية التي تمّ إنجازها لمشروع الميناء بالمياه العميقة تعتبر أوّلية على مستوى الدراسات الأوّلية المبسّطة (Avant-Projet Sòmmaire APS). وسيتمّ القيام بالدراسات البيئية المعمّقة التي يستوجبها القانون عند إعداد الدراسات المفصلة للإنجاز (Avant-Projet Détaillé APD) و سيتكفّل بهذه الدراسات المقاول الذي سيتمّ اختياره لإنجاز المرحلة الأولى من المشروع بطريقة (Engeenring Procurment Construction EPC) أو (Engeenring Procurment Construction Finance EPCF) وتتمّ متابعة هذه الدراسات و المصادقة عليها من قبل كلّ الأطراف التونسية المعنية بالجوانب البيئيّة.
كما سيتضمّن عقد إنجاز الأشغال بطريقة EPC أو EPCF شرطا أساسيا يتمثّل في ضرورة الوصول إلى نتائج إيجابية خاصّة على مستوى الدراسات البيئيّة قبل الشروع في الإنجاز.

2- بخصوص التأثيرات المحتملة لتراجع الخط الساحلي بحوالي 3 أمتار شمالا وجنوبا بموقع النفيضة وكثبان الرمال والآثار المحتملة لهذا التراجع على أنشطة السياحة:

إنّ طريقة إنجاز الميناء داخل الأرض ستمكّن من المحافظة على شريط كثبان الرمال الذي يشمل غابة المدفون بأكملها والتي سيتمّ قطعها على مسافة 500م فقط على مستوى قناة الدخول إلى الميناء.
كما شمل تقدير تأثيرات الميناء على الإنجراف الساحلي وتنقّل الترسّبات تجميع كلّ المعطيات التي تهمّ المنطقة وتحليلها والقيام بعملية محاكاة بأحد المخابر العالمية المختصّة (بهولاندا) للتأكّد من محدودية تأثير كاسرات الأمواج على الإنجراف الساحلي وتنقل الترسّبات.

3- بخصوص الإنعكاسات البيئية والإقتصادية التي تنجرّ عن فقدان الكثبان الرملية الحدّية على الأنشطة السياحية والعمرانية:

لم تتوقّع الدراسات الأوّلية تنقل كمّية كبيرة من الرمال بطريقة تؤثّر بصفة جدّية على الأنشطة الإقتصادية بالجهة وسيتمّ التدقيق في هذه المسألة على مستوى الدراسات المعمقة واقتراح الحلول المناسبة مثل تكوين مخزون من الرمال و تطعيم الشواطئ عند الإقتضاء.

4- بخصوص المناطق التي ستفقد هذه الرمال والمناطق التي ستعمها الرمال المتحركة عبر التيارات البحرية المتعدّدة:

توقعت الدراسة تنقل جزء من الرواسب الرملية من شمال الميناء وتراكمها جنوب الحاجز الجنوبي. كما أوصت بتكوين مخزون من رمال الجهر لتطعيم عند الإقتضاء المناطق التي سيشملها الإنجراف.

5- بخصوص كيفية توزيع هذه الرمال المتحركة وكم من منشأة شاطئية سيتم تعرضها لتراكم الرمال:

لم تحدّد الدراسة الأولية بدقة طريقة تحرك الرمال وسيتم التعمق في هذا الموضوع على مستوى الدراسات المعمقة والقيام بمحاكاة إمّا بالإعتماد على المعطيات الميدانية لسرعة واتّجاه التيار البحري بمكان المشروع أو بإنجاز حاجز بالبحر ومراقبة تفاعل التيار البحري وتنقل الرواسب لمدة ستة أشهر.

6- بخصوص الكلفة المضافة التي سيتكبدها مستغل الميناء من جراء جهر المواقع والتجهيزات التي سيصيبها تكدس الرمال البحرية:

أدّت الدراسات الأولية إلى أنّ التأثيرات البيئية للمشروع لا تحول دون إنجازه ويمكن التحكم فيها بمخطّط تصرف بيئي يشمل التأثيرات البحرية والتصرف في مياه السيلان والحماية من الغمر والمحافظة على النباتات البحرية والبرية، وقدرت كلفة هذا المخطط بالنسبة للمرحلة الأولى للمشروع بحوالي 4 م د.

7- كيفية تزويد الشواطئ التي أصابها الانجراف بالرمال حتى تواصل هذه الشواطئ دورها الإستجمامي المعهود:

سيتم اتخاذ بعض الاجراءات لتطعيم الشواطئ الحساسة وذلك باستعمال مواد الجهر الناتجة عن أشغال حفر الميناء.

8- بخصوص كلفة تنفيذ اجراءات التخفيف من التأثيرات البيئية لمشروع الميناء بالمياه العميقة بالنفيضة وتأثيرها على الكلفة الجملية للمشروع وأي طرف سيتكفل بها:

تمّ تقدير الكلفة الأوّلية للإجراءات المصاحبة للحدّ من التأثيرات البيئية للميناء على المنطقة سنة 2006 من قبل مكتب الدراسات بحوالي 4 م د بالنسبة للمرحلة الأولى للمشروع أي ما يعادل 0.5 % من كلفة المرحلة الأولى للمشروع و 0.2 % من الكلفة الجملية للمشروع وأوصى مكتب الدراسات بضرورة تحيين هذه الكلفة على مستوى الدراسات المعمقة التي يستوجب القيام بها قبل الشروع في أشغال بناء الميناء. (أنظر الملحق المصاحب).

9-بخصوص اجراءات التخفيف من وطأة التأثيرات السلبية للمشروع على البيئة ومن سيقوم بها:

بيّنت مجمل الدراسات الأوّلية والتكميلية المنجزة أنّ التأثيرات البيئية للمشروع بالمنطقة لا تحول دون إنجاز هذا المشروع مع إعداد مخطّط تصرف بيئي للتحكم في هذه التأثيرات والحدّ منها يتضمن أساسا إنشاء سدّ على مستوى وادي الخيرات وتدعيم كلّ من سدّ وادي موسى وسد وادي البرك وتركيز حاجز لحماية الميناء ومنطقة الخدمات اللوجستية من الفيضانات وإنجاز قناة تصريف المياه نحو البحر.
وسيتكفّل المقاول الذي سيتمّ إختياره لإنجاز المرحلة الأولى من المشروع بطريقة EPC أو EPCF بالقيام بكل الدراسات المعمقة لإنجاز الميناء و على أساس مخرجات دراسات التأثير على البيئة سيقترح مخطّط تصرف بيئي.

10- بخصوص من سيتولّى مراقبة إنجاز اجراءات التخفيف من وطأة التأثيرات السلبية للمشروع على البيئة والتيقن من جدواها أثناء الإنجاز وخلال فترة استغلال الميناء:

سيتضمّن عقد لزمة الإستغلال إجراءات تفرض على الطرف الذي سيتعهّد بالإستغلال، المساهمة في تمويل وتنفيذ مخطّط التصرف البيئي بالإشتراك مع مسند اللزمة.

8.8 Estimation des Coûts des mesures d'atténuation et de suivi

Les coûts des mesures complémentaires et d atténuation estimés au stade de la présente étude couvrent les dépenses d'investissement et d'exploitation relatives à la construction des ouvrages (digues, canaux,...), les installations de collecte et de traitement des déchets, la gestion de l'environnement pendant les travaux et l'exploitation, la gestion des événements de pollution marine, l'étude hydrogéologique et hydrologique, la formation et le programme de contrôle et suivi.

Les dépenses totales relatives aux mesures d'atténuation sont estimées à environ 4 millions de Dinars, représentant environ 0,5% du coût de la phase 1a et à terme 0,2% du coût total du projet.
Elles ne comprennent pas les dépenses relatives aux mesures de compensation des agriculteurs du domaine de Bortshino et de la population d'El Kamla. Elles devraient êtres actualisées au niveau de l'APD.

Tableau 8. 7 Estimation des coûts

Mesures d'atténuation et de suivi	Investissement En Dinars	Fonctionnement En Dinars par an
Phase préparatoire		
-Etudes hydrogéologique et hydrologique	400000	
-Compensation et indemnisation (1)		
Phase travaux		
-Atténuation des nuisances (bruits, poussières,...)	25000	
-gestion des déchets solides		25000
-Equipe chargé de la gestion de l'environnement		50000
Phase opérationnelle		
-Canal de déviation des eaux pluviales	400000	
-Digues de protection du port	400000	
-Ecran anti-bruit (Digue entre le port et El Kamla)	800000	
-Barrière hydrogéologique (bassin de recharge de la nappe)	750000	
-Installation de réception des déchets	350000	
-Traitement des eaux usées	100000	
-Equipements de lutte contre la pollution marine	1000000	
-Gestion des déchets solides		40000
-Equipe de gestion de l'environnement		50000
-Maintenance des équipements de lutte contre la pollution		30000
-Formation (Pollution marine)		20000
-Programme de suivi de la qualité des eaux de la nappe		15000
-Information et sensibilisation		10000
-Renforcement de la protection des dunes		**35000**
-Contrôle et suivi périodique		**10000**
TOTAUX	**3 800 000**	**210 000**